



驼峰： 艰险的航路



National Archives

在1942年春日本占领缅甸全境后的近3年时间里，为中国境内的美国和中国部队运送补给的唯一航线就仅仅剩下从印度飞越喜马拉雅山的空中通道。这就是飞行员们绰称为“驼峰”的运输线，它从东北印度的阿萨姆基地到中国昆明，绵延800公里，沿线峰险峻，又经过一些世界上最不友好的地区。下面是高达3000米的

纳加山脉，它因该地区的居民部落而得名，这个部落把割取敌人首级当作战利品；是丛林覆盖的伊洛瓦底江、萨尔温江和湄公河的峡谷，以及驼峰主脊高达4600米的险崖。敌机和气候条件——速度达每小时400公里的骤风，5至10月的雨季里，致使飞机翻转或一分钟内大起大落900米的湍流。驼峰航线因此成为第二次世界大

一架C-87解放者型轰炸机自第14航空队驻扎在中国的基地起飞，地面上的中国马车运送补给，柯蒂斯C-46和C-47运输机等待下一次驼峰飞行。这些运输机是驼峰航路的“役马”，“驮运”燃料、食物、装备、军火、部队和中国抗战所需的任何补给。

战中最艰险的空中通道。

只有具备特别素质的人员才能应对飞越驼峰的挑战。他们是陆军空运队印中特遣队 (India-China Wing, Air Transport Command) 的那些意气风发、仪表非凡的飞行员。他们日常16个小时一班，有时一天飞三个来回，直到1944年才采取措施减轻他们承受的压力。他们在匆匆建成的简陋机场

本文的中文翻译权属中国社会科学出版社、海南出版社共同所有。

上起降，使用的是各种型号的飞机，主要是C-46型运输机，它易出故障，发动机容易失灵，化油器时或结冰，而且往往要远远超载飞行。曾经在纳盖地区上空被迫跳伞的记者埃里克·塞瓦赖德¹(Eric Sevareid)采访了设在印度的查布阿基地，他就1943年的生活条件做过如下报道：“当时没有任何生活便利设施——没有休闲室，没有红十字会的姑娘，没有清爽又提神的食物和饮料，附近没有休养的去处。真是一个可怕而又令人沮丧的地方。”

驼峰运输线受到重大损失：1000多名飞行员丧生，近600架飞机折损。不过，到战争结束时，该航线以商业活动般的精确运营着——事故率下降，运输量上升。经驼峰运往中国的物资总共为65万吨。

徒手在地面上挖出跑道

1942年春开始驼峰空运时，航线只有两个机场，印度一端的机场在丁迪安，另一个在中国的昆明。战争结束时，空运队的飞行员可以利用的有印度的13个基地和中国的6个基地。许多新机场主要由民工建造，而且经常是妇女，她们用锤子将大石块凿成砾石，顶在头上运往工地。为了建造机场，许多人应召从茶叶种植

园和稻田举家前来，住的是自己在跑道旁搭的窝棚。在中国长江边上的一处机场，就有10多万名苦力为一条跑道辛勤劳动。

建筑材料匮乏，尤其是在中国。每清理和平整出——经常靠徒手——一块地后，就用牛车、大车和卡车运来的大石块打地基。先在石块上铺碎石，再把柏油和砾石铺在跑道上。如果有蒸汽压路机，就用来压平跑道面；要不就用人工路碾压——两百人拉一个碾。

一个通常为1800米长的高低不平的机场就这样最终建成了。但对空运队的人员而言，经过险恶的三、四个小时的驼峰飞行，哪怕是一片最原始的降落地也会使人喜出望外和求之不得。◇

¹ 埃里克·塞瓦赖德：(1912 - 1992) 是哥伦比亚广播公司(CBS)著名电视和电台新闻记者(1939 - 1992)。二战期间，他报道了巴黎的沦陷。1943年，塞瓦赖德搭载的飞机在东南亚丛林中坠毁。在他的帮助下，乘客和机组人员来到安全的地方。二战后，他因“有思想深度”的社论和分析而在数以百万计的观众中享有盛名。直到他1977年退休，他的社论和分析性评论一直是CBS晚间电视新闻(CBS Evening News)的主要内容。 编注



Courtesy of the National Museum of the U.S. Air Force

如今俄亥俄州代顿(Dayton, Ohio)空军博物馆(Air Force Museum)永久展出的石碾是二战期间中国劳工修建昆明机场2575米长跑道时使用的工具。照片背景是数以百计的劳工拉着几乎重5000公斤的石碾压碾飞虎队、第14航空队和飞越中印驼峰航线的运输机使用的砾石跑道。成千上万的中国人在战时为修建跑道出力。如欲更多了解关于此石碾和查看石碾转交给空军博物馆的仪式的照片，请访问以下网址：

- http://www.sinoam.com/stone_roller/default.asp
- <http://beijing.usembassy.gov/032904pix.html>
- <http://beijing.usembassy.gov/032904e.html>